

Australian Government
Department of Veterans' Affairs
Office of Australian War Graves

อนุสรณ์สถานช่องเขาขาด

ทางรถไฟไทย - พม่า

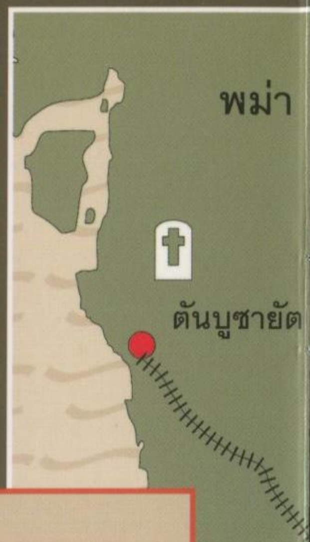


อนุสรณ์สถาน ช่องเขาขาด

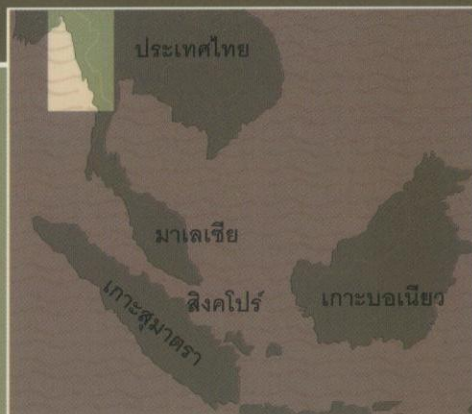
สร้างอุทิศให้กับเชลยศึก (POWs) และแรงงานชาวเอเชียที่ได้รับความทุกข์ทรมานอย่างแสนสาหัสและเสียชีวิต ณ ช่องเขาขาดรวมทั้งพื้นที่อื่น ๆ ในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 พิพิธภัณฑ์เปิดทำการเวลา 9.00 น. และ ปิดเวลา 16.00 น.สำหรับข้อมูลเพิ่มเติมสามารถค้นหาได้จาก www.dva.gov.au

ทางรถไฟไปยังพม่า

ในเดือนธันวาคม 2484 สงครามในเขตแปซิฟิก เริ่มจากการที่ญี่ปุ่นโจมตีเพิร์ล ฮาร์เบอร์ (Pearl Harbour)มลรัฐฮาวายของสหรัฐอเมริกา และการรุกเข้าสู่มาเลเซียในกลางปี 2485 กำลังทหารญี่ปุ่นดำเนินการสู้รบกับทหารอังกฤษในพม่า โดยมีวัตถุประสงค์สุดท้ายคือการรุกไปสู่อินเดีย (India) แต่การดำรงกองทัพอยู่ในพม่าได้นั้น ญี่ปุ่นจำเป็นต้องใช้เส้นทางการส่งกำลังที่ปลอดภัยมากกว่าเส้นทางเดินเรือทางทะเลระหว่างสิงคโปร์ (Singapore) กับร่างกุ้ง (Rangoon) ซึ่งมีความล่อแหลมต่อการถูกโจมตี ดังนั้นญี่ปุ่นจึงตัดสินใจสร้างทางรถไฟซึ่งมีความยาวประมาณ 415 กิโลเมตรผ่านป่าและภูเขาจากบ้านโป่ง (Ban Pong) ในประเทศไทยไปยังตันบูซายัต (Thanbyuzayat) ในประเทศพม่า







ประเทศไทย

ทางรถไฟ ไทย-พม่า พ.ศ.2486

 สุสานสงคราม (สุสานทหารพันธมิตร)

 เมือง

 เส้นพรมแดนระหว่างประเทศ

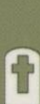
ด่านเจดีย์สามองค์

จุดเชื่อมทางรถไฟ
16 ตุลาคม 2486
(แก่งคอยท่า)

สะพานหินตก

ช่องเขาขาด





กาญจนบุรี

ช่องไก่

บ้านโป่ง

กรุงเทพมหานคร

ช่องเขาขาด

ระยะทางและเวลา

เวลาโดยประมาณในการเดินที่แสดงให้เห็นนั้นเป็นเวลาที่เห็นแล้วว่าเหมาะสม

หมายเหตุ
พิพิธภัณฑ์ช่องเขาขาดไม่มีบริการรถรับส่งที่ถนนหินตก หากแต่ท่านต้องเตรียมการเองล่วงหน้า อย่างไรก็ดีการใช้จุดรับส่งขึ้นอยู่กับความเป็นไปได้ในช่วงเวลานั้น

เวลาโดยประมาณที่ใช้เดินประกอบการฟังเสียงบรรยาย ณ แต่ละจุด

จากพิพิธภัณฑ์ไปยังจุดชมวิวแควน้อย (จุดที่ 11) ใช้เวลา 60 นาทีในการเดินทางไป – กลับ

จากพิพิธภัณฑ์ไปยังจุดที่มีการตัดหิน (Compressor cutting) รวมทุกจุดใช้เวลา 3 ชั่วโมงในการเดินทางไป-กลับ

ถ้าท่านไม่เน้นที่การเดิน ก็สามารถที่จะเลือกจุดซึ่งมีร่มเงาและจุดที่ท่านชอบแล้วเลือกฟังเสียงบรรยายมากหรือน้อยตามความปรารถนาของท่านได้

เวลาโดยประมาณที่ใช้เดิน (โดยไม่หยุดเพื่อฟังเสียงบรรยาย)

สำหรับการเดินทางไป (ไม่รวมเดินทางกลับ) จากพิพิธภัณฑ์ไปยังถนนหินตกใช้เวลา 1 ชั่วโมง 30 นาที

จากพิพิธภัณฑ์ไปยังจุดที่มีการตัดหิน (Compressor cutting) และกลับมายังจุดขึ้นรถบนถนนหินตกใช้เวลา 2 ชั่งโมง 30 นาที

อนุสรณ์สถาน

9

7

8

15

10

11

ทางน้ำในฤดูฝน

ข้อสังเกต

สำหรับเครื่องโสต เมื่อถึง
จุดที่ 12 13 และ 14
กรุณาชมแผนที่ด้านล่าง

7 กิโลเมตรถึงทางหลวงหมายเลข 323

จุดตัดหินตก

สะพาน 3 ชั้น

2.5 กม.

สันเขื่อน 7 เมตร

จุดรับผู้คน

13

สถานีหินตก

1.75 กม. (ครึ่งทาง)

ทางขนาน

จุดตอก และกะเทาะหิน

14

12

สะพานหินตก

ถนนหินตก

ทางหลวงหมายเลข 323

11

4 กม.

จุดชมวิว
หุบเขาแควน้อย

300 ม.

จุดตัดหิน

จุดเริ่มต้นทางเดินเท้า

ช่องเขาขาด

ทางเข้า

จุดสิ้นสุดทางเดินเท้า

พิพิธภัณฑ์

แม่น้ำแควน้อย

บันไดชัน และลื่น
ในฤดูฝน

ถนนลาดยาง 3 กม.

2 กม.

ไปกาญจนบุรี
(80กม.)

 สะพานโครงค้ำ

 สันเขื่อน

 จุดพัก

 ห้องน้ำ

ทางเดินเท้า

ทางรถไฟ

การสร้างทางรถไฟ (Building the Railway)

ในการสร้างทางรถไฟสายนี้ ญี่ปุ่นได้รวบรวมแรงงานหลายชาติ ประกอบด้วยแรงงานชาวเอเชีย ประมาณ 250,000 คน และเชลยศึกชาวออสเตรเลีย อังกฤษ ดัตช์ และอเมริกา มากกว่า 60,000 คน การก่อสร้างเริ่มในเขตตอนใต้ของประเทศพม่าเริ่มขึ้นในเดือน ตุลาคม 2485 ขณะเดียวกันก็เริ่มมีการก่อสร้างในประเทศไทย ต่อมาในวันที่ 16 ตุลาคม 2486 รางรถไฟก็สามารถมาเชื่อมต่อกันที่จุด แก่งคอยท่า (KonKoita) ในเขตประเทศไทย

เครื่องมือที่ทันสมัยมีใช้งานน้อยมากในการก่อสร้างรางรถไฟครั้งนี้ การขุดดินหรือกะเทาะหินนั้นใช้พลั่ว ชะแลง แล้วขนย้ายดินหรือหิน ด้วยกระบุงหรือกระสอบ รวมทั้งการถมแนวรางรถไฟก็ใช้แรงงานคนเป็นหลัก เครื่องตอก หรือค้อนใหญ่ถูกใช้เพื่อตัดหิน เจาะรู และขุดหลุมเพื่อวางระเบิด สะพานตลอดแนวรางรถไฟสร้างด้วยไม้ที่ตัดจากป่าตามแนวรางรถไฟนั้นแทบทั้งหมด

จากเดือนเมษายน 2486 การก่อสร้างดำเนินการรุดหน้าไปเร็วมาก เนื่องด้วยฝ่ายญี่ปุ่นต้องการให้การก่อสร้างแล้วเสร็จตามความคาดหมายคือเดือนสิงหาคม ซึ่งถูกกำหนดเป็นเส้นตายของการก่อสร้างทางรถไฟสายนี้ ห้วงเวลาดังกล่าวข้างต้นจึงเป็นที่รู้จักกันในนามของห้วงเวลาแห่งความเร่งด่วน (Speedo) เชลยศึกและคนงานชาวเอเชียถูกลงโทษให้ทำงานจนค่ำ ที่บริเวณซึ่งทำการตัดช่องเขาขาดนั้น แสงแวบ ๆ จากกองไฟส่องกระทบเรือนร่างที่ผอมโซของคนงาน จึงเป็นที่มาของชื่อ "ช่องไฟนรก (Hellfire Pass)" หรือช่องเขาขาด การก่อสร้างที่เร่งรีบกอปรกับการระบาดของอหิวาตกโรคได้คร่าชีวิตของเชลยศึกและคนงานไปหลายพันคน

ในช่วงเดือนธันวาคม 2486 ถึงเดือนสิงหาคม 2488 นั้น ได้มีการขนสิ่งอุปกรณ์ทางทหารประมาณ 220,000 ตัน ผ่านเส้นทางรถไฟสายนี้ ทั้ง ๆ ที่ฝ่ายพันธมิตรได้ใช้การโจมตีทางอากาศต่อเส้นทางรถไฟแต่ญี่ปุ่นก็ยังสามารถดำเนินการขนย้ายสิ่งอุปกรณ์ตามเส้นทางสายนี้ได้อย่างต่อเนื่อง
ในปัจจุบันระยะทางประมาณ 130 กม. ของรางรถไฟยังใช้การได้จากบ้านหนองปลาดุกถึงสถานีน้ำตก

ความสูญเสียจากการสร้างทางรถไฟ

จากเชลยศึกฝ่ายพันธมิตร 60,000 คน ที่สร้างรางรถไฟนั้นเสียชีวิตประมาณร้อยละ 20 หรือประมาณ 12,399 คน และในส่วนของแรงงานพลเรือนประมาณ 70,000 - 90,000 คน ที่สังเวยชีวิตไปกับการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายนี้ สาเหตุของการเสียชีวิตของเชลยศึกและแรงงานจำนวนสูงมากอย่างน่าใจหายนั้น เนื่องมาจากการขาดแคลนอาหารและสิ่งอำนวยความสะดวกทางการแพทย์ รวมทั้งทหารญี่ปุ่นที่ดูแลการก่อสร้างยังดำเนินการทารุณกรรมต่อเชลยศึกและแรงงานพลเรือนด้วย

อาหารหลักสำหรับเชลยศึกได้แก่ ข้าว กับผักแห้ง และปลาแห้ง เพียงเล็กน้อยเท่านั้น การได้รับอาหารที่ไม่เพียงพอดังกล่าวส่งผลให้มีการค้าในตลาดมืดกับคนในท้องถิ่น สภาพการขาดแคลนอาหารนำไปสู่โรคภัยต่าง ๆ มากมาย รวมทั้งโรคเหน็บชา โรคขาดวิตามิน บี (ผิวหนังอักเสบ) เชลยศึกมีสุขภาพที่อ่อนแอและอยู่ในสภาพที่น่าเวทนาจึงล้มป่วยด้วยโรคมาลาเรีย โรคบิด อหิวาตกโรค และโรคแผลเน่าเปื่อย



เชลยศึกทำงานบนทางรถไฟสายไทย-พม่า

เชลยศึกพักอาศัยอยู่ในกระท่อมไม้ไผ่หลังคามุงจาก มีสภาพที่แออัด การปรุงอาหารและการจัดการสุขลักษณะภายในค่ายพักนั้นล้าสมัยมาก การขาดแคลนเสื้อผ้าและรองเท้าทำให้เสี่ยงต่อการเจ็บป่วยมากขึ้น

ในวินัยทหารของญี่ปุ่นมีข้อกำหนดในการลงโทษโดยการทำร้ายร่างกาย ดังนั้นเชลยศึกจึงถูกเฆี่ยนตีหรือโบยด้วยแส้ พร้อมกับได้รับการลงโทษในรูปแบบอื่น ๆ จึงนับว่าเป็นห้วงเวลาที่เลวร้ายที่สุดในห้วงการก่อสร้างรางรถไฟอย่างเร่งรีบในคราวนั้น

สิ่งต่าง ๆที่แรงงานชาวเอเชียหรือที่รู้จักกันในนามของ "โรมูชา" (Romusha) ได้รับนั้นแย่ยิ่งกว่าเชลยศึกเสียอีกเนื่องจากแรงงานพลเรือนเหล่านี้ไม่มีแพทย์ทหาร (เสนารักษ์) คอยดูแลรักษา



ช่องเขาไฟนรก (ช่องเขาขาด)

องค์กร "วี" (V Organisation)

ประเทศไทยเป็นพันธมิตรกับญี่ปุ่นโดยไม่สมัครใจ ดังนั้นชาวต่างชาติฝ่ายพันธมิตรที่อยู่ในประเทศไทยจึงได้รับการปฏิบัติอย่างดีจากคนไทย ซึ่งชาวต่างชาติที่อยู่ในประเทศไทยเหล่านั้นมีความห่วงใยต่อความเป็นอยู่ของเชลยศึก จึงได้จัดตั้งองค์กร "วี (V)" ขึ้นมาโดยได้รับการสนับสนุนจากนักธุรกิจที่เป็นกลาง รวมทั้งคนไทยที่เข้าใจต่อสถานการณ์ในขณะนั้น ซึ่งองค์กรวีได้แอบจัดส่งยาและอาหารแก่เชลยศึก

สันติภาพและสภาพในภายหลังสงคราม (Peace and After)

หลังจากการก่อสร้างรางรถไฟสายนี้เสร็จสิ้นลง เชลยศึกบางส่วนถูกส่งกลับไปยังสิงคโปร์ แต่บางส่วนก็ยังถูกกักไว้ในประเทศไทย เมื่อสงครามโลกครั้งที่ 2 จบลง เชลยศึกถูกส่งกลับพร้อมการดูแลรักษาอย่างเหมาะสม เชลยศึกจำนวนมากฟื้นตัวดีขึ้นอย่างรวดเร็ว

อย่างไรก็ตาม จากประสบการณ์ที่ได้พานพบเชลยศึกแทบทุกคนยังคงมีแผลในใจไปตลอดชีวิต เชลยศึกที่เสียชีวิตตามเส้นทางก่อสร้างรางรถไฟนั้น ได้รับการเก็บศพและนำไปทำพิธีฝังศพให้ใหม่ ณ สุสานสงครามเครือจักรภพ (Commonwealth War Graves Commission Cemeteries) ที่ตันบูซายัต ประเทศพม่า สุสานช่องไก่และสุสานกาญจนบุรี ส่วนศพเชลยศึกชาวอเมริกันนั้นถูกส่งกลับไปยังประเทศสหรัฐอเมริกา

พิพิธภัณฑ์อนุสรณ์สถานช่องเขาขาด (Hellfire Pass Memorial Museum)



นาย เจ จี ทอม มอร์ริส (J G Tom Morris)

การพัฒนาและบำรุงรักษาสถานที่ทางประวัติศาสตร์แห่งนี้เกิดจากความมุ่งมั่นของอดีตเชลยศึกชาวออสเตรเลีย คือ เจ จี ทอม มอร์ริส (J G Tom Morris)

เจ จี ทอม มอร์ริส เป็นหนึ่งในเชลยศึกและแรงงานพลเรือนนับหมื่นคนที่ทำงานในการก่อสร้างทางรถไฟสายมรณะไทย-พม่า แห่งนี้ ในห้วงสงครามโลกครั้งที่ 2 ทอมสมัครเข้าเป็นทหารในเดือนกุมภาพันธ์ 2484 ขณะที่อายุได้ 17 ปี เขาปฏิบัติหน้าที่ในชั้นยศสิบโท ในสังกัด บก. กองพลน้อยที่ 22 เขาถูกจับเป็นเชลยศึกที่สิงคโปร์ เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2485 หลังจากนั้นเขาถูกกักกันให้อยู่ในฐานะเชลยศึกเป็นเวลาถึง 3 ปี ในกองกำลัง A (A-Force) งานส่วนใหญ่ที่เขาทำในช่วงที่เป็นเชลยศึกก็คือการก่อสร้างทางรถไฟไทย-พม่าสายนี้ ในช่วงเวลาดังกล่าว ทอมถูกนำตัวไปกักขังไว้ในค่ายต่าง ๆ ถึง 10 ค่าย เป็นเหตุให้ต้องติดเชื้อไข้มาลาเรีย และโรคบิด ต่อมาทอมได้ปฏิบัติงานในฐานะเจ้าหน้าที่เสนารักษ์ช่วยเหลือเชลยศึกคนอื่น ๆ ณ ค่ายพยาบาลบริเวณหลักกิโลเมตรที่ 55

เป็นเวลา 40 ปี หลังจากการทำงานก่อสร้างทางรถไฟสายนี้ ทอมได้ตกลงใจเดินทางกลับมายังประเทศไทย เพื่อหาที่ตั้งของจุด “ช่องเขาขาด (Hellfire Pass)” ซึ่งในปี พ.ศ. 2527 นั้น ทอมไม่เพียงแต่ประสบความสำเร็จในการกำหนดที่ตั้งของช่องเขาขาดที่ล้อมรอบด้วยป่าทึบเท่านั้น เขายังมีความประสงค์ที่จะบูรณะพื้นที่สำคัญนี้เพื่อระลึกถึงทุกคนที่ได้รับความระทมทุกข์ รวมทั้งผู้ที่เสียชีวิตในระหว่างการก่อสร้างทางรถไฟสายนี้

ทอมได้นำเสนอข้อมูลต่อรัฐบาลออสเตรเลีย เพื่อรองรับและสร้างพื้นที่ดังกล่าวให้เป็นแหล่งประวัติศาสตร์ ในระยะเริ่มแรกนั้น กองทุนที่ได้รับมาเมื่อปีพ.ศ.2530 ถูกใช้ในการสร้างอนุสรณ์สถาน และเส้นทางเข้าสู่ช่องเขาขาด ต่อมาในปี พ.ศ. 2537 ได้รับกองทุนอีกครั้งและนำไปใช้สร้าง “พิพิธภัณฑ์อนุสรณ์สถานช่องเขาขาด” รวมทั้งทางเดินพร้อมการแสดงข้อมูล พิพิธภัณฑ์ฯ เปิดให้เข้าชมอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 25 เมษายน พ.ศ. 2542 ปัจจุบันสถานที่แห่งนี้ได้ต้อนรับนักท่องเที่ยวมากกว่า 80,000 คนในแต่ละปี

การบริจาค (Donations)

การบริจาคให้อนุสรณ์สถานช่องเขาขาดนั้น สนับสนุนให้การดำเนินงานของอนุสรณ์สถานแห่งนี้สามารถดำเนินต่อไปได้

อนุสรณ์สถานแห่งนี้เป็นสิ่งที่แสดงถึงความอดทน และความเสียสละของเชลยศึกสัญชาติพันธมิตร และแรงงานพลเรือนชาวเอเชีย ผู้ซึ่งทนทุกข์ทรมานและเสียชีวิตบนทางรถไฟสายไทย-พม่า ในห้วงปี พ.ศ.2484-2485 อนุสรณ์สถานแห่งนี้ยังเป็นสิ่งที่แสดงถึงความอดทนและความเสียสละของเชลยศึกฝ่ายพันธมิตร ณ ที่ต่าง ๆ ทั่วทั้งภูมิภาคแปซิฟิกในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2

อนุสรณ์สถานช่องเขาขาดให้ความรู้ในด้านต่าง ๆ ต่อทั้งชาวไทยและชาวออสเตรเลียที่มาเยี่ยมชม รวมทั้งชาวต่างชาติอื่น ๆ ด้วย และยังเป็นสัญลักษณ์ที่ยั่งยืนของความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทย-ออสเตรเลียและชาติอื่น ๆ ที่มีชนในชาติตนต้องเข้าร่วมในการก่อสร้างทางรถไฟสายนี้ สำนักงานสุสานสงครามแห่งออสเตรเลีย (The Office of Australian War Graves) เป็นหน่วยงานที่ดำเนินการด้านบัญชีสำหรับการรับบริจาค นอกจากนี้ยังมีกล่องรับบริจาคตั้งอยู่บริเวณทางเข้าของอาคารพิพิธภัณฑ์ ท่านที่สนใจบริจาคสามารถแจ้งความประสงค์เฉพาะต่อเจ้าหน้าที่ของพิพิธภัณฑ์ได้